

30 августа 1974 года
недалеко от Сева-
стополя в море погиб
большой противо-
лодочный корабль
«Отважный».
Причиной разра-
зившейся катастрофы
стало непроизвольное
включение маршевого
двигателя одной
из зенитных ракет
кормовой ракетной
установки...



Андрей ЛУБЯНОВ

ПОДНЯТЬ...
СРЕЗАТЬ...
УНИЧТОЖИТЬ...

www.dive-tek.ru



Заработавший в погребе № 8 маршевый двигатель ракеты В-601 подействовал огненной струей на стартовый двигатель. Ракета под действием тяги двигателей сошла с направляющего барабана, прожгла носовую переборку погреба и часть палубы, граничащих со вторым машинным отделением. Рост температуры и давления инициировало срабатывание твердотопливных двигателей других ракет.

Примерно в 10 часов утра на протяжении двух минут в кормовом ракетном погребе № 8 произошло пять сильных взрывов. От взрыва палуба и часть переборок были разрушены. Алюминиево-магниевую надстройку словно картонную коробку вывернуло в нос. Сразу же начался сильный пожар.

БПК «Отважный» потерял ход, руль заклинило, возник 14-градусный крен на правый борт, была потеряна связь с кормовыми отсеками.

Находящийся на «Отважном» начальник штаба ЧФ контр-адмирал Владимир Саакян организовал борьбу за живучесть корабля. Учитывая степень повреждения корпуса, Саакян приказал буксировать БПК как можно ближе к берегу. Взрывы произошли в районе, где глубина моря достигала 700-метровой отметки.

Однако буксировка поврежденного корабля, начатая эсминцем «Сознательный» и продолженная БПК «Бедовый», велась неудовлетворительно. Из-за нерасторопных действий было потеряно много драгоценного времени.

Несмотря на все усилия аварийных партий, распространение пожара в кормовую часть БПК «Отважный» предотвратить не удалось. В 14 часов 47 минут огонь дошел до авиационных бомб в погребе № 10 и до цистерны с авиационным керосином. Сильнейший взрыв авиабомб и топливной цистерны привел к еще большим разрушениям и затоплению пяти смежных отсеков. «Отважный», потеряв продольную остойчивость, свечой ушел на дно.

В катастрофе погибло 19 членов экипажа и пять курсантов, находящихся на борту. Остальную часть экипажа сняли другие корабли. Корабль затонул на глубине около 130 метров.

Узнав о гибели корабля, высшее флотское начальство приказало... немедленно поднять корабль, на что специалисты аварийно-спасательной службы флота отреагировали крайне болезненно. Начальник АСС ЧФ капитан 1-го ранга Александр Жбанов, отвечая на вопросы командующего Черноморским флотом адмирала Ни-

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ БПК «ОТВАЖНЫЙ»

ПРОЕКТ 61. ПОСТРОЕН НА СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ В НИКОЛАЕВЕ. ВСТУПИЛ В СТРОЙ 18 СЕНТЯБРЯ 1965 ГОДА.

- Водоизмещение стандартное – 3550 тонн
- Длина наибольшая – 144 м
- Ширина наибольшая – 15,8 м
- Осадка – 3,94 м
- Максимальная скорость – 35 узлов

ВООРУЖЕНИЕ:

- две ракетные пусковые установки ЗИФ-101
- две реактивные бомбометные установки РБУ-6000
- две реактивные бомбометные установки РБУ-1000
- две артиллерийские установки ЗИФ-67 (2 x 76,2 мм)
- один торпедный аппарат
- на борту – авиабомбы ПЛАБ-50 (для вертолета)



коля Ховрина, вынужденно констатировал: АСС на настоящий момент не имеет технических средств для подъема столь большого корабля с глубины 130 метров.

Правда, в активе АСС ЧФ была удачно проведенная в августе 1957 года спасательная операция, связанная с «выдёргиванием» из грунта подводной лодки М-351 вблизи Балаклавы. Хотя лодка застряла кормой на глубине 84 метра, большая часть водолазных работ пришлось на значительно меньшие глубины – до 60 метров. Операция завершилась успехом, но часть водолазов получила декомпрессионные заболевания.

В 1967 году АСС Северного флота при огромнейшем напряжении сил подняло с глубины 196 метров погибшую подводную лодку С-80. Судоподъем осуществлялся по специально разработанной методике, безводолазным способом и завершился положительным результатом.

Но поднять «Отважный» с глубины 130 метров означало провести еще более сложную и уникальную операцию, к которой флот был совершенно не готов.

С 31 августа по 10 сентября 1974 года состояние погибшего БПК изучалось с помощью наблюдательной камеры НК-300, рабочей камеры РК-680 и водолазов-глубоководников. Все по-

гружения шли со спасательного судна СС-26 (ныне СС «Эпрон» Черноморского флота). Несколько раз к останкам «Отважного» нырял автономный рабочий снаряд АС-10 (АРС), который пилотировал капитан 3-го ранга Юрий Саввич Карелин.

Обследование лежащего на грунте «Отважного» показало следующее. Корабль затонул в точке с координатами Ш = 44° 44'0" и Д = 32° 59'0" на расстоянии 28 миль от Севастополя на глубине 130 метров. Состояние корпуса – курс 31 градус, крен 43 градуса на левый борт. Кормовая оконечность в результате удара о грунт переломилась в районе погреба № 8 и лежала с креном 45-50 градусов на левый борт. Носовая оконечность углубилась в грунт на два метра, средняя часть по левому борту ушла в ил на восемь метров (по правому – на один метр), кормовая часть почти скрылась в грунте.

После полного обследования корпуса и заключения специалистов, касающегося сохранности ракет, снарядов и глубинных бомб, от проекта подъема корабля целиком с помощью четырнадцати 200-тонных понтонов отказались.

В связи с невозможностью восстановления корабля было принято решение поднимать корабль частями, ступенями (отсюда родилось название операции «Ступень»). Но в пер-



БПК «Отважный» потерял ход, руль заклинило, возник крен 14 градусов на правый борт, была потеряна связь с кормовыми отсеками

вую очередь следовало поднять с БПК секретные документы, специальную аппаратуру и радиотехнические средства с наружных постов. Корабль затонул в нейтральных водах, и шпинобоязнь заставила выставить в районе постоянное дежурство боевых кораблей и спасательных судов. Кому-то даже мерещилось стоящее «на стрёме» в районе Черноморских проливов американское судоподъемное судно-шпион «Гломар Эксплоурер».

В мае 1975 года водолазы-глубоководники со спасательных судов СС-50 и СС-21 начали более детально обследовать корабль. В тяжелом и неуклюжем снаряжении ГКС-3М водолазы сначала проникли в тамбур № 24 и коридор № 4 левого борта, где находились секретная документация и аппаратура. Заклиненные двери пришлось рвать средними и малыми прилипающими магнитными ми-

нами. Сложные и трудоемкие работы выполняли самые опытные водолазы-глубоководники АСС ЧФ – мичманы Иван Кутовой, Владимир Цымбал, Иван Пирогов, Борис Кузьмин, Анатолий Онуфриев, Виктор Кучерявый и другие. Постепенно, под контролем старших товарищей стали опускаться на 123-126 метров матросы и старшины срочной службы.

Однако работать на этих «метрах» в гелиокислородном снаряжении ГКС-3М было почти невозможно. В 120-килограммовом «монстре» ГКС-3М водолаз быстро выдыхался. К тому же пролезть во внутренние загроможденные коридоры в таком тяжелом облачении было крайне неудобно. Работа шла медленно и непродуктивно.

Зная, что отечественная промышленность уже создала новый образец глубоководного снаряжения

СВГ-200, специалисты АСС ЧФ обратились с письмом к Главнокомандующему ВМФ СССР Адмиралу Флота Сергею Горшкову. В письме прозвучала просьба – выделить АСС ЧФ для работ на БПК «Отважный» несколько десятков комплектов более легкого и удобного снаряжения СВГ-200.

Главком отреагировал мгновенно, и уже в августе 1975 года на Черноморский флот пришли первые 20 комплектов снаряжения СВГ-200. Аббревиатура и цифра в названии этого снаряжения расшифровывались так: Снаряжение Водолазное Глубоководное, рассчитанное для погружений на 200 метров. Правда, в инструкциях оно значилось не как «снаряжение», а как «станция». Примерно через пять лет СВГ-200 было усовершенствовано и стало называться СВГ-200В, где «В» означало «водный обогрев». Водолазы начали получать по шлангам со

Сильнейший взрыв авиабомб и топливной цистерны привел к еще большим разрушениям и затоплению пяти смежных отсеков



спасательного судна горячую воду и меньше мерзли на глубине.

«СВГ-200 было несравненно удобнее ГКС-3М, – вспоминал водолаз-глубоководник мичман Иван Егорович Кutowой. – Это все равно что сравнивать день с ночью – настолько все было разным. Новое снаряжение позволило получить под водой так необходимую нам свободу передвижения, а значит, и работа на корабле закипела гораздо быстрее. В СВГ-200 я совершил около 50 спусков на «Отважный», и каждый раз работал на 123-125 метрах по 45 минут. На «Отважном» мне приходилось выполнять массу технологических операций: я прокладывал себе путь вовнутрь корабля с помощью кумулятивных зарядов, резал и варил корпусную сталь, позже – устанавливал подрывные снаряды. После подъема в колоколе decomпрессия длилась 19 часов».

«В то время я был капитан-лейтенантом, дивизионным водолазным специалистом, – говорит сегодня капитан 2-го ранга в отставке Михаил Иосифович Адамович, – и по долгу службы одним из первых погружался к «Отважному» в РК-680, а затем участвовал в подборе группы, состоящей из самых опытных водолазов-глубоководников. Надо отметить, что сперва мы боялись посылать на глубину людей только в СВГ-200. Поэтому в течение 1975-1977 годов на «Отважный», как правило, водолазы спускались парами: один был в ГКС-3М, другой в СВГ-200. Страхующий водолаз (наверху) выбирал себе снаряжение сам. Уверенность в надежности СВГ-200 пришла к нам постепенно, правда, она была омрачена гибелью водолаза матроса Романа Тодоровича Гавюка. Но когда мы разобрались в причинах гибели Гавюка и в СВГ-200 были внесены соответствующие усовершенствования – мы полностью переключили на новое снаряжение».

«Когда мы в СВГ-200 опускались на БПК «Отважный», впечатления у водолазов возникали яркие, прямо-

таки удивительные, – рассказывает водолазный специалист капитан 2-го ранга в отставке Александр Михайлович Хибин. – Когда платформа с водолазами шла вниз, мы из-за повышенной прозрачности воды могли охватить взглядом практически весь корабль. «Отважный» величественно лежал с креном на левый борт в какой-то легкой голубоватой дымке. Нам казалось, что опускаемая платформа попадет обязательно в трубы. Однако это ощущение было обманчивым. По мере вытравливания троса платформа «мазала» не только мимо черных пастей труб, но и частенько мимо корпуса. Поэтому нам предстояло еще добраться до палубы. На глубине запомнилась мертвая тишина – лишь шипели в шлангах вдыхаемые и выдыхаемые смеси. Физическая нагрузка внизу была сумасшедшая. Когда мы работали, водолазов пробивал пот, и все были мокрые. Но когда мы заходили в водолазный колокол и начинался подъем, все замерзало. Движения не было, а дышали-то мы холодной гелиокислородной смесью. На 60 метрах «колокол» переходил «на воздух», и сразу же значительно тепело».

С августа по ноябрь 1975 года водолазы СС-21 подняли 438 секретных документа, комплекты аппаратуры ЗАС и опознавания, аппаратуру МР-300, МР-1116, элементы ракетных комплексов и артиллерийских установок. Позже СС-21 сменило на рабочем посту судоподъемное судно «Карпаты». Операция «Ступень» – подъем корабля частями, ступенями была выполнена лишь частично.


Поднимаемые объекты отделялись от корпуса путем подрыва, для чего водолазы устанавливали в основание корпусных конструкций гибкие шланговые заряды ГШЗ-4.

После срезания взрывами были подняты довольно объемные ферменные носовая и кормовая мачты БПК. Отделяемые конструкции заранее

«Отважный», потеряв продольную устойчивость, свечой ушел на дно



www.dive-tek.ru

 "Фрегат"
Сафариное судно класса люкс



Дайвинг-сафари
по Черному морю
вдоль побережья
Крыма



Полный набор
современного оборудования для
дайвинга любой сложности
и максимум удобств для
комфортабельного
путешествия



Компания "Фрегат": 103051, Москва,
Петровский бульвар, дом 15, стр.2,
тел.(095) 928-74-15, факс (095) 921-09-35
e-mail: info@frigtravel.ru, www.frigtravel.ru



ограбивались краном или килектором и после подъема доставлялись в Севастополь. Кроме того в ходе работ были подняты: командирский катер, шлюпка и практическая торпеда.

Когда самое ценное имущество с «Отважного» было доставлено наверх, Главком решил, что корабль поднимать даже частями нецелесообразно, а останки корпуса и боезапас следует подорвать на грунте.

С этого момента на водолазов-глубоководников ввели новую задачу: доставить в погреба № 4, 5, 6 и 7 несколько десятков тонн (!) подрывных снарядов. По расчетам специалистов, 113,6 тонны тротила должно было быть достаточно, чтобы от БПК на дне остались лишь... одни воспоминания.

Процедуру установки подрывных зарядов омрачила гибель 17 июня 1977 года водолаза Романа Гавюка.

Обычный день не предвещал ничего плохого. Уже почти два года на «Отважном» работали водолазы, и процесс был хорошо налажен. Командовал спуском водолазов в этот день начальник АСС СПС «Карпаты» старший лейтенант Борисов, медицинское обеспечение спусков проводили начальник медицинской службы СПС «Карпаты» старший лейтенант А.Ф.Афанасев и врач-физиолог судна старший лейтенант И.В.Астахов.

При проверке ИДА-72 № 1019 снаряжения СВГ-200 матрос Роман Га-



СВГ-200 представляло собой заплечный ранец с баллонами и дыхательным аппаратом ИДА-72. Наверху комплект СВГ-200 весил 35 кг. На 200-метровой глубине снаряжение позволяло работать на гелиокислородных смесях: в нормальном режиме – когда газовая смесь поступала по шлангам с судна – до четырех часов, в аварийном – до 40 минут. В зависимости от решаемых задач водолаз выбирал себе и режим перемещения на глубине. При разведке и поиске объектов можно было плавать, используя ласты. При длительной работе удобнее было находиться в ботах (свинцовых галошах)



Глубоководное снаряжение ГКС-3м, разработанный на базе УВС-50м («трехболтовка») и рассчитанный на 180 м (масса – 120кг)

вюк заметил, что кран переключения клапанной коробки слишком легко вращается, и попросил заведующего водолазной кладовой старшего матроса Тарасова заменить клапанную коробку на новую. Получив разрешение, матрос Роман Гавюк выбрал из двух висевших клапанной коробок одну, отсоединил ее от трубок вдоха и выдоха, а затем поставил на свой аппарат. Решение оказалось роковым.

В 14.15 начался спуск водолазов на «Отважный». Роман Гавюк был вторым водолазом (в СВГ-200). Первым в ГКС-3М шел старшина 2-й статьи С. А. Куранов. Отработав на глубине, Куранов начал возвращаться на платформу и вдруг заметил лежащего без признаков жизни на палубе Гавюка. Куранов пытался затащить Гавюка на платформу, но выбился из сил и в 15.35 был вынужден зайти в водолазный колокол, сообщив наверх о ЧП. В 16.10 срочно на беседеке был спущен в СВГ-200 страхующий водолаз В. Д. Беззуб. Последний доложил, что шланг-кабель Гавюка запутался за трос и Гавюк не дышит. Приложив немало усилий, В. Д. Беззубу все же удалось затащить Гавюка

в водолазный колокол. Но было уже поздно...

При анализе ЧП установили, что смерть водолаза Романа Гавюка наступила в результате отравления углекислым газом. А причиной стала маленькая Х-образная пластина клапана. Казалось совсем ерунда. Одно звено лопнуло, и клапан запал, стал плохо работать. Неисправность малюсенькой детали привела к смерти матроса-водолаза. Впоследствии Х-образную пластину заменили на образную.

Подводная операция, связанная с подготовкой к взрыву БПК «Отважный», заслуживает особого внимания. С мая до августа 1977 года водолазы с СПС «Карпаты» расчистили на корпусе и в помещениях корабля места установки подрывных зарядов. На севастопольском судоремонтном заводе № 13 изготовили оболочки 1,25-тонных элементов зарядов, контейнеры для их монтажа и специальные подвесные устройства. После доработки на одном из заводов по изготовлению боеприпасов в Куйбышевской области элементы зарядов вернулись на Черноморский флот. Установленные в

контейнерах заряды такелажники СПС «Карпаты» на гнях опустили на «Отважный». Подрывные заряды в погребе № 6 корабля подавались по гидравлической линии в виде 75-граммовых толовых шашек с СПС «Карпаты». В октябре все заряды расположились на штатных местах. Суммарный вес тротила в подрываемом корабле вырос до 124 тонн (с учетом оставшегося боезапаса в корабле).

Водолазы в СВГ-200 установили в заряды детонаторы, уложили на дно моря герметичную распределительную коробку с заведенными в нее 14 распределительными линиями кабелей и двумя магистральными кабелями подрыва. Отдельная группа смонтировала из зарядов ГШЗ-4 дублирующую подрывную линию.

В двадцатых числах декабря 1977 года БПК «Отважный» был окончательно подготовлен к подрыву.

Кабельное судно «Цна» проложило шестикилометровый кабель от распределительной коробки до СС-26, а также кабельные линии связи от мыса Херсонес до СПС «Карпаты» и СС-26. Линии связи были закомутированы на КП ЧФ. Вопросы безопас-

ности взрыва столь мощного подводного боезапаса прорабатывались специальными управлениями и отделами Черноморского флота. Детали были согласованы с территориальной инспекцией геологии по сейсмическому воздействию на береговые сооружения, с госрыбнадзором, местными службами безопасности мореплавания и другими.

В цистернах «Отважного» оставалось до 300 тонн дизельного топлива. Чтобы пресечь возможный разлив топлива при взрыве, сформировали специальную группу судов. В нее вошли два противопожарных катера, спасательное и буксирное судна, танкер, ПЖС-123, суда-нефтеборщики.

Район взрыва, находящийся в нейтральных водах представляющий собой квадрат 10х10 миль, по специальному международному извещению был закрыт для прохода любых плавсредств и полетов летательных аппаратов с 20 до 30 декабря. На границах полигона несли дежурство корабли охранения из части ОВРа.

23 декабря Главнокомандующий ВМФ утвердил время подрыва. Время «Ч» было назначено на 10 ч. 30 мин.

По приказанию командира специального судоподъемного отряда капитана 1-го ранга Л. Н. Петехина в 10:32 на СС-26 дали подрывной электроток.

...Над морем по всей длине корабля взметнулись столб пламени и воды высотой до 30 метров. Гигантская стена воды как бы замерла и в течение 10 секунд висела в воздухе. Затем всё поднятое вверх «возмущение» моря переросло в черный дым. Раскатистый гул сообщил морякам, что многотонный боезапас сдетонировал и БПК «Отважный» перестал существовать.

В 10.50 самолет ИЛ-14 начал разведку района взрыва. Еще спустя три часа к месту подрыва подошли СС-26, ПЖС-123, СБ-5 и СБ «Орион». Загрязнения моря не наблюдалось. По-видимому, все 300 тонн топлива сгорели при взрыве. Глушённой рыбы всплыло немного. Операция по уничтожению «Отважного», длившаяся более трех лет, завершилась.

P.S. Никого из водолазов не наградили.



grott

**НОВЫЙ МАГАЗИН
КЛУБА «ГРОТ»
ДЛЯ ТЕХНИЧЕСКИХ
ДАЙВЕРОВ**



- ведущие торговые марки
- полный спектр снаряжения от компрессора до аксессуаров
- гарантийное и сервисное обслуживание
- квалифицированные консультации

Улица Солдатская дом 10\2
Наши телефоны:
790-0094 362-4996 136-74-91
Пишите нам на sales@grott.ru
Интернет магазин
на www.grott.ru

www.dive-tek.ru